സർ, ശ്രീ. ജോർജ്ജ് ഇവിടെ ഈ പ്രശ്നം ഉന്നയിച്ച അവസരത്തിൽ ഇവിടത്തെ സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ആഫ് ഇൻഡ്യയുടെ ആഫീസിൽ അന്വേഷിച്ചപ്പോഴും ഈ അപേക്ഷാഫാറങ്ങൾ കിട്ടുന്നില്ല എന്നുള്ളതു് പരമാർത്ഥമാണെന്ന മനസ്സിലായി. അദ്ദേഹം ഈ വിവരം ശരിയായിട്ടുതന്നെയാണു് മനസ്സിലാക്കിയതു്. ഞാൻ അന്വേഷിച്ചപ്പോഴും അവർ എന്നെ അറിയിച്ചതു് 25–ാം തീയതി അതായതു് ഇന്നലെതന്നെ ഫാറങ്ങൾ കിട്ടിയിട്ടുണ്ടെന്നാണു്. പക്ഷേ ഇതു് മറ്റു ബാങ്കുകളുടെ ആഫീസിൽ വിൽക്കുന്നില്ല. കമ്പനിതന്നെ ചെയ്ത നിശ്ചയം സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ആഫ് ഇൻഡ്യയുടെ ആഫീസുകളിൽനിന്നു മാത്രം ഷെയർ വിൽക്കണമെന്നായിരുന്നു. അതുകൊണ്ടു് ഞാനിപ്പോൾ ശ്രീ. ജോർജ്ജിനേയും, മെമ്പറന്മാരുടെയും, പൊതുജനങ്ങളുടെയും അറിവിനായിട്ടു പറയുകയാണു് ഇപ്പോൾ ഈ ഫാറങ്ങൾ, ഷെയർ ആപ്ലിക്കേഷൻസിനുള്ള ഫാറങ്ങൾ സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ആഫ് ഇൻഡ്യയുടെ തിരുവനന്തപുരം ബ്രാഞ്ചിൽനിന്നും, കൊച്ചി ബ്രാഞ്ചിൽനിന്നും 25, 26, 27 ഈ തീയതികളിൽ കിട്ടുന്നതാണു്. ഇതാണു് എനിക്കു് ഇതേപ്പറ്റി ഒടുവിൽ അറിയാൻ കഴിഞ്ഞ അധികൃതമായ വിവരം

FINANCIAL BUSINESS

Supplementary Demands for Grants for the year 1963-64.

Demand IV—Taxes on Vehicles

Minister for Transport and Labour (**Shri K. T. Achuthan**) :

Sir, I move that a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,43,000 be granted under Demand IV-Taxes on Vehicles.

Minister for Food and Agriculture (**Shri E. P. Poulose**) :

Sir, I Second it.

Mr. Speaker : Mr. Anirudhan may speak now. The hon. Member is given five minutes.

ശ്രീ. കെ. അനിരുദ്ധൻ : സർ, ഞാൻ ഈ ഡിമാൻറിനെ എതിർക്കുകയാണു്. 3 കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണു് ഈ ഡിമാൻറു് അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നതു്. ഒരു Weigh ബ്രിഡ്ജു് വാങ്ങുന്ന കാര്യത്തിനുവേണ്ടി, ഫെയർ സ്റ്റേജു് നിശ്ചയത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള അഡ്മിനിസ്ട്രേഷൻ ചാർജസു്, അതുകഴിഞ്ഞു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിയുടെ ഇതുപര്യന്തമുള്ള പ്രവർത്തനം. ഇതിനൊക്കെ വേണ്ടിയാണു് ഈ പണം ചെലവാക്കാൻ പോകുന്നതു്. ഈ മൂന്നു കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണു് ഇത്രയും തുക ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതു്. ഈ കാര്യത്തിൽ ഒരു Weigh bridge വാങ്ങുക എന്നുള്ളതിനെ എതിർക്കേണ്ട കാര്യമില്ലെങ്കിലും ഒരു Weigh bridge ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻറെ നിയന്ത്രണത്തിൽ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്നു പറയുന്നതു് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. വണ്ടികൾ, ലോറികൾ മുതലായവ ഇന്നു് ധാരാളമായി ഓവർലോഡു കയറ്റുന്നുണ്ടു്. ഒരു Weigh bridge വാങ്ങിയാൽതന്നെയും ഒരു പ്രദേശത്തു് അല്ലെങ്കിൽ കൺസ്ട്രക്ഷൻ സീസണിൽ മാത്രമേ Weigh bridge ഉപയോഗിക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. ഇന്നു് നമ്മുടെ തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിൽതന്നെ 5 ടൺ ഭാരം മാത്രമേ കയറ്റിക്കൊണ്ടുപോകാൻ അനുമതിയുള്ളൂ. എന്നാൽ ലോറികളിൽ ചാക്കയിൽനിന്നു്, റയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളിൽനിന്നു്, പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. ആഫീസിൽനിന്നു് സെക്രട്ടറിയേറ്റിൻറെ നടയിൽകൂടി അതിനു നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതിൽ കവിഞ്ഞു്, അതിൻറെ ബോഡി വിസ്തൃതിക്കപ്പുറം ലോഡു കയറ്റി, 5 ടണ്ണിനു പകരം എട്ടും, പത്തും ടൺ കയറ്റിക്കൊണ്ടു പോകുന്ന കാഴ്ച കാണാവുന്നതാണു്. നാലാം ക്ലാസിൽ പഠിക്കുന്ന കൊച്ചു കുട്ടികളോടും പലപ്രാവശ്യം കച്ചവടം ചെയ്യുന്ന കച്ചവടക്കാരോടും ചോദിച്ചാൽപോലും പത്തും പന്ത്രണ്ടും ടൺ വരുമെന്നു് പറയും. സാങ്കേതികമായ പരിജ്ഞാനമുള്ള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസു് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഇന്നുതന്നെ ഇവരെയൊക്കെ ചെക്കുചെയ്യാൻ ഉണ്ടാ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[ശ്രീ. കെ. അനിരുദ്ധൻ]

യിരിക്കെ ഈ weigh ബ്രിഡ്ജ് ഉണ്ടാക്കുന്നതുകൊണ്ടുമാത്രം ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കപ്പെടുകയില്ല. ഈ ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി തുക ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതു് വളരെ രസകരമായിരിക്കുന്നു. ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിനുവേണ്ടി ഇത്രയും തുക 12,800 രൂപ ആവശ്യപ്പെടുമ്പോൾ അതിന്റെ ആവശ്യമെന്തായിരുന്നു എന്നു് ആലോചിക്കുന്നതു് നന്നായിരിക്കും. വാസ്തവത്തിൽ ഒരു ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിന്റെ ആവശ്യമുണ്ടായിരുന്നോ അല്ല ഉണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽതന്നെ ഇതായിരിക്കണമായിരുന്നോ സ്വീകരിക്കേണ്ട മാനദണ്ഡം. പബ്ലിക്കിന്റെ ഇടയിൽ കുറെ മാസങ്ങൾക്കു മുമ്പു മുതൽ വലിയ രീതിയിലുള്ള ഒരാക്ഷേപമുണ്ടായിട്ടുണ്ടു്. സാധാരണ ഗതിയിൽ ആക്ഷേപമുണ്ടായാൽ അതിനെക്കുറിച്ചറിയാവുന്ന, ഈ വ്യവസായത്തിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന തൊഴിലാളി പ്രതിനിധികളുമായോ, അവിടെതന്നെയുള്ള സ്റ്റോറ്റു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലുള്ള ഐ. എൻ. ടി. യു. സി. യുടെ പ്രതിനിധികളും ഈ നിയമസഭയിൽതന്നെയുണ്ടു്, അവരുമായോ, അതുപോലെതന്നെ എ. ഐ. ടി. യു. സി. യുടെ പ്രതിനിധികളുണ്ടു് അവരുമായോ ആലോചിക്കേണ്ടതാണു്. കൂടാതെ ഈ ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിൽ കുറെക്കൂടി പരിജ്ഞാനമുള്ള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർതന്നെയുണ്ടു്. ചെക്കിംഗ് ഇൻസ്പെക്ടറന്മാരും, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഇൻസ്പെക്ടറന്മാരുമുണ്ടു്. ഇത്തരം ആളുകളോടു ആലോചിച്ചു് മൂന്നാലു ദിവസംകൊണ്ടു് തീരുമാനിക്കാതെ ആലോചിക്കാം എന്നാണു് എപ്പോഴും പറയുന്നതു്. ഇതിനുവേണ്ടി ഒരു അഡീഷനൽ സ്റ്റാഫിനെ ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ടു്. ഇതു് ആവശ്യമില്ലാത്ത ഒരു കാര്യമാണു്. രണ്ടുമൂന്നാഴ്ചക്കാലം കൊണ്ടുമാത്രം ഉത്തരവാദപ്പെട്ട യൂണിയൻ പ്രതിനിധികളും, അതുമായി പരിചയമുള്ള ജോലിക്കാരുമായി കൂടിയാലോചിക്കുന്നതിനു പകരം ഇത്തരത്തിൽ നീട്ടിക്കൊണ്ടുപോകുന്നതും അനാവശ്യമായ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതും തെറ്റാണു്. ഇതിനുവേണ്ടിയാണു് 47,000 രൂപ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നതു്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തു് ഇതിനെക്കുറിച്ചു് ധാരാളം അഭിപ്രായങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടു്. നമ്മുടെ നിയമസഭയിലെ ഉത്തരവാദപ്പെട്ട രാഷ്ട്രീയകക്ഷിയായ കോൺഗ്രസ് പാർട്ടിയിലെ അംഗങ്ങളുടെ സംഘടനകൾതന്നെ പ്രമേയങ്ങൾ പാസാക്കിയിട്ടുണ്ടു്. ഈ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചു് ആലോചിക്കാമെന്നു് സാധാരണ ഗതിയിൽ എപ്പോഴും പറയുകയും, അതിനെപ്പറ്റി ഒരു തീരുമാനവും എടുക്കാതിരിക്കുകയും, എടുത്തതെല്ലാം കുഴപ്പത്തിൽ കലാശിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ട്രാൻസ്പോർട്ടു് വകുപ്പുമന്ത്രി, ഇതിലും ഒരിക്കലും ഒരു തീരുമാനവും എടുക്കാതിരിക്കാൻവേണ്ടി മാത്രമാണു് ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഫൈലവൽ കമ്മിറ്റിയെനിയമിച്ചതു്. ഈ കമ്മിറ്റിയെ നിയമിക്കുമ്പോൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ മോട്ടോർ വ്യവസായവുമായി, ആ ഇൻഡസ്ട്രി എങ്ങനെ ലാഭകരമായി, പ്രയോജനകരമായി നടത്താമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ചു് യാതൊരു പരിചയവുമില്ലാത്ത പലരേയും ആ കമ്മിറ്റിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി. മോട്ടോർവ്യവസായത്തിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഉടമകളോ, തൊഴിലാളികളുടെ പ്രതിനിധികളോ അല്ലെങ്കിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇതിൽപരിചയമുള്ള തൊഴിലാളികളോ, പൊതുപ്രവർത്തകരോ ആരും തന്നെ ഈ കമ്മിറ്റിയിൽ ഇല്ല. ഈ കമ്മിറ്റി കഴിഞ്ഞ കുറെക്കാലമായിപഠനം റോഡിൽകൂടിയും യാത്രചെയ്തു എന്നറിയുന്നു. എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ഗസ്റ്റു് ഹൗസുകളിൽ അഞ്ചെട്ടു ദിവസം താമസിച്ചു. അവിടെ കിട്ടാത്തതെല്ലാം ഇവിടെനിന്നു കൊണ്ടുപോയി ചെലവാക്കി, ഇതെല്ലാം ചെലവാക്കിയിട്ടു് ഒരു റിപ്പോർട്ടുപോലും സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഈ കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വ്യവസായം നന്നാക്കുന്നു കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് വ്യവസായം അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചു് കാര്യമായ യാതൊന്നും നടത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നു മാത്രമല്ല ഇന്നു പുണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ള പല കാര്യങ്ങളിലും നടപടി എടുക്കാൻപ്പോലും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. സർ, ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഈ കമ്മിറ്റി തെളിവെടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നാണറിയുന്നതു്. ഇവിടെ തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിൽ 6 നയാപൈസയാണു് ഒരു ചെറിയ യാത്രയ്ക്കു വേണ്ടിയിരുന്നതു്, സിറ്റി ബസ്സുകളിൽ. അതിനു് 10 നയാപൈസയായി വർദ്ധിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇതിനെക്കുറിച്ചു് യൂണിയൻ പ്രതിനിധിക

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ളോടും, ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകളോടും, യാത്രക്കാരോടും അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ കിട്ടിയ വിവരം പറയാം. തിരുവനന്തപുരത്തുള്ള ഒരു സെക്രട്ടറിയേറ്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥനോ ഒരു സാധാരണ പോലീസ് കാൻസ്റ്റബിളോ, അല്ലെങ്കിൽ ഒരു ഫാക്ടറി തൊഴിലാളിയോ 5 മൈൽ അപ്പുറത്തുള്ള ആഫീസിലേക്ക് യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ രണ്ട് ബസ്സ് കയറേണ്ടതായി വരുന്നു. ഒരു ബസ്സിൽ 6 പൈസ മറേ ബസ്സിൽ 6 പൈസ ഇങ്ങനെ ഒരു യാത്രയ്ക്ക് 12 പൈസ വൈകുന്നേരത്തേക്ക് 12 പൈസ ഇങ്ങനെ ദിവസം 24 നയാപൈസ ചെലവാക്കിയാൽ മതിയായിരുന്നു, ഇന്നത് 40 നയാപൈസക്ക് പുറത്തായിട്ടുണ്ട്. ഇതേ രീതിയിൽ 6 നയാപൈസയായിരുന്നത് 10 നയാപൈസയായി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ഈ 6 നയാപൈസക്ക് പകരം 5 ആയി കുറവുചെയ്താൽ ഇതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ലാഭകരമായി സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയുമെന്ന് എനിക്കഭിപ്രായമുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം കിഴക്കേ കോട്ടയിൽനിന്നു ഒരു യാത്രക്കാരൻ സ്റ്റാറ്റ്യൂ ജംഗ്ഷനിൽ വരണമെങ്കിൽ 10 നയാപൈസാ ഇപ്പോൾ ബസ്സ് ഫെയർ കൊടുക്കണം. അതിനുപകരം ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിർണ്ണയിക്കുമ്പോൾ കിഴക്കേകോട്ടയിൽനിന്നു ഓവർബ്രിഡ്ജിലേയ്ക്കു വരുവാൻ 5 നയാപൈസയും, അവിടെനിന്ന് ആയുർവേദ കോളേജിന്റെ മുൻപിൽ വരുവാൻ 5 പൈസയും, അവിടെനിന്നു സ്റ്റാറ്റ്യൂ ജംഗ്ഷനിൽ വരാൻ 5 നയാപൈസയും, അവിടെനിന്നു പാളയത്തേക്ക് 5 നയാപൈസയും വച്ചിരുന്നെങ്കിൽ കൂടുതൽ യാത്രക്കാരെ ആകർഷിക്കുവാനും, കൂടുതൽ സംഖ്യ ലാഭിക്കുവാനും സാധിക്കുമായിരുന്നു. അങ്ങനെ ഒരു ശ്രമം നടത്താമായിരുന്നു. എന്നാൽ ആ വിധത്തിൽ ഒരു ശ്രമം നടത്തിയിട്ടുള്ളതായി കാണുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ഇതിലേക്ക് നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റി കുറെ കാശ്മ ചെലവാക്കി അവിടവിടെയുള്ള ഗസ്റ്റഹൗസുകളിൽ താമസിച്ചു വരികയാണു ചെയ്യുന്നത്. അതെന്തിനാണെന്നറിയാതെ ഈ തുക പാസ്സാക്കിത്തരുവാൻ നിവർത്തിയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഞാൻ ശക്തിയായി എതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. വിശ്വംഭരൻ : സർ, ഈ ഉപധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഞാൻ എതിർക്കുന്നു. ആദ്യമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിയെപ്പറ്റിയാണ് എനിക്കു പറയുവാനുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റുസമ്മേളന കാലത്ത് ഈ സഭയിലുണ്ടായ അഭിപ്രായത്തെ ധിക്കരിച്ചുകൊണ്ട് ഈ കമ്മിറ്റിയെ നിയമിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. അതിന്റെ കാലാവധി ഈ ഫെബ്രുവരി അവസാനം തീരുമെന്നു പറയുന്നു. ഈ കമ്മിറ്റിക്ക് ഒരിക്കൽ കാലാവധി നീട്ടിക്കൊടുത്തിട്ടുള്ളതാണ്. അതനുസരിച്ചാണ് ഇതിന്റെ കാലാവധി ഫെബ്രുവരിയിൽ അവസാനിക്കുമെന്നു പറയുന്നത്. ഫെബ്രുവരി 29–ാംനു ഈ കമ്മിറ്റിയെ പിരിച്ചുവിടുമോ എന്നു ഞാൻ ചോദിക്കുകയാണ്. യാതൊരു ആവശ്യവുമില്ലാതെ വെറും ആഡംബരത്തിനുവേണ്ടി അനാവശ്യമായി ഇത്രയും വമ്പിച്ച ഒരു തുക ഈ കമ്മിറ്റിക്കുവേണ്ടി ചെലവാക്കുന്നത് എന്തിനാണെന്നു എനിക്ക് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഇതിനെ എതിർക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെ ഒരു കമ്മിറ്റിയെ നിയമിക്കുന്നതിനു എത്ര സാഹചര്യമാണുണ്ടായതെന്നു നോക്കണം. വളരെ അമിതമായ രീതിയിൽ, പ്രതിപക്ഷത്തു നിന്നും, ഭരണകക്ഷിയിൽ നിന്നുപോലും ഉണ്ടായ അഭിപ്രായങ്ങളെ അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് ഈ രാജ്യത്ത് ബസ്സ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിച്ചു. അതിനെതിരായി വമ്പിച്ച ഒരു പ്രക്ഷോഭണം തന്നെ ഇവിടെ നടന്നു. കഴിഞ്ഞ ആഗസ്റ്റ് 9–ാം തീയതി ഈ രാജ്യത്തെ പ്രധാന പ്രതിപക്ഷകക്ഷികൾ എല്ലാം ചേർന്ന് അതിനെതിരായി വലിയൊരു പ്രകടനം തിരുവനന്തപുരത്തു നടത്തുകയുണ്ടായി. വലിയൊരു പ്രകടനം സംഘടിപ്പിച്ച പൊതുജന പ്രവർത്തകരെ പിടിച്ചു ഇവിടത്തെ കുതിരലായത്തിൽ ഇടുകയും ചെയ്തു. അതിന്റെ തലേദിവസം ഇങ്ങനെ ഒരു കമ്മിറ്റിയെ നിയമിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നറിഞ്ഞു. കമ്മിറ്റിയിലെ അംഗങ്ങളുടെ കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവനന്തപുരം മെമ്പർ പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. ഈ. പി. ഇയ്യപ്പൻ : കമ്മിറ്റിയിലെ അംഗങ്ങൾക്ക് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസുമായിട്ട് എന്തെങ്കിലും ബന്ധമുണ്ടോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. വിശ്വംഭരൻ : ഒരു ബന്ധവുമില്ല. ഈ കമ്മിറ്റിയെ നിയമിക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ ഗവണ്മെന്റ് ഒരു പ്രസ്താവനയിറക്കി. അതായത് സാധാരണ ബസ്സുകളിലെ മിനിമം ബസ്സ് ഫെയർ 20 നയാപൈസ എന്നുള്ളത് 10 നയാപൈസയായി കുറയ്ക്കുമെന്ന്. കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശ എങ്ങനെയിരുന്നാലും അങ്ങനെ കുറയ്ക്കുമെന്നാണ് ഗവണ്മെന്റ് പറഞ്ഞത്. അങ്ങനെ കുറയ്ക്കുവാനുള്ള അധികാരം ഗവണ്മെന്റിനുണ്ട്. എന്നാൽ ഗവണ്മെന്റ് അങ്ങനെ ചെയ്തില്ല. ഈ സഭയോട് അങ്ങേയറ്റം അനാദരവ് കാണിക്കുകയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി. അദ്ദേഹം ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ലെങ്കിലും അങ്ങേയറ്റത്തെ അനാദരവാണ് ഈ കാര്യത്തിൽ സഭയോട് കാണിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തന്ന ഉറപ്പിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ച ഒരു പ്രമേയം പ്രസ്താവനയായതെപോയി. ആഗസ്റ്റ് മാസത്തിൽ മിനിമം ബസ്സ് ഫെയർ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത് കുറവു ചെയ്യുന്നതാണെന്ന പ്രഖ്യാപിച്ചതിനുശേഷം അതുസംബന്ധിച്ച ഇന്നുവരെയും ഒന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല. എനിക്കറിയാം മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്റ്റനുസരിച്ച് ചില നടപടികളും ആവശ്യമാണെന്ന്. ആ നടപടികൾക്കു ആവശ്യമായ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ സമയം എടുത്തുകൊണ്ട് ഇതു കുറയ്ക്കുവാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തയ്യാറായോ? ഇതിനു മുമ്പിലത്തെ അസംബ്ലിയിൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച നടപടികളും എടുത്തുവരുന്നുണ്ടെന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞിരുന്നു. മുഖ്യമന്ത്രി ഇതു സംബന്ധിച്ച ആക്ഷേപങ്ങളും കേട്ടുകഴിഞ്ഞിട്ട് ഇപ്പോൾ രണ്ടരമാസം കഴിഞ്ഞു. അതിനുശേഷവും ഇതേ സംബന്ധിച്ച ഒരു തീരുമാനം എടുക്കുവാൻ ഗവണ്മെന്റിനു കഴിഞ്ഞില്ല.

ഈ ഗവണ്മെന്റ് തികച്ചും സ്വകാര്യ ബസ്സുടമകളുടെ പക്ഷത്താണ് നില്ക്കുന്നത്. അവർക്കുവേണ്ടി ഇതു നീട്ടിക്കൊണ്ടുപോകുകയാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ യാത്രചെയ്തിരുന്നവരിൽ മൂന്നിലൊന്നുഭാഗം ആളുകളോളം പത്തു നയാപൈസ കൊടുത്തു യാത്രചെയ്തിരുന്നവരാണ്. മിനിമം ചാർജ് 20 പൈസയായി വർദ്ധിപ്പിച്ചതു കാരണം യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നും അതുകൊണ്ട് മിനിമം ചാർജ് 10 പൈസയായി കുറവു ചെയ്യണമെന്നും സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് ഗവണ്മെന്റിലേക്കു ശുപാർശചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നാണെന്റെ അറിവ്. ഈ മിനിമം ബസ്സ് ഫെയറിൽ മാറ്റം വരുത്താതിരിക്കുന്നതു പ്രൈവറ്റു ബസ്സുടമകളെ സഹായിക്കുവാൻ വേണ്ടി മാത്രമാണ്.

ടാക്സു പിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി, ചില പുതിയ തസ്തികകളും സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി ഇതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 1963-ലെ ഈ സഭയിലെ സബാർഡിനേറ്റു ലജിസ്ലേഷൻ കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച ചില കാര്യങ്ങളും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. സമയമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിപ്പോൾ ഇവിടെ വായിക്കുന്നില്ല. യാതൊരു തത്വദീക്ഷയുമില്ലാതെ ടാക്സു അടയ്ക്കുന്നതിൽ ബസ്സുടമകൾക്ക് ഗവണ്മെന്റ് അവധി അനുവദിച്ചുകൊടുത്തു വരുന്നുവെന്നും ആ റിപ്പോർട്ടുകളിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. യാതൊരു തത്വദീക്ഷയുമില്ലാതെ സ്വകാര്യവസ്തു ഉടമകളിൽ നിന്നും ടാക്സു പിരിക്കുന്നതിനുള്ള സമയം നീട്ടിക്കൊടുക്കുക, ടാക്സു ഈടാക്കാതിരിക്കുക ഇങ്ങനെ പലതും ചെയ്തതിന്റെ ഫലമായി ലക്ഷക്കണക്കിനു രൂപ ടാക്സിനത്തിൽ അവരിൽ നിന്നും ഈടാക്കാനുണ്ട്. ഈ കാര്യത്തിൽ യാതൊരു തത്വദീക്ഷയുമില്ലാതെ ഗവണ്മെന്റു പ്രവർത്തിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നു കോൺഗ്രസ്സുകക്ഷിയിലെ ഒരു പ്രമുഖാംഗമായ ശ്രീ. നാരായണക്കുറുപ്പ് ചെയർമാനായ കമ്മിറ്റിയാണ് റിപ്പോർട്ടുചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഒരു ബസ്സുടമ നാലരലക്ഷം രൂപ നികുതി അടയ്ക്കുവാനുള്ളതിനേയും ഒരു വാഹനത്തിന് പതിനായിരവും പതിനയ്യായിരവും രൂപ നികുതി കുടിശ്ശികയുള്ള ആളിനേയും ഉദാഹരണങ്ങളും ആ റിപ്പോർട്ടുകളിലുണ്ട്. വേയ് ബ്രിഡ്ജ് വാങ്ങുവാൻ ഒരു തുക ഇതിൽ കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്. 1947-ലോ, 1948-ലോ ഒരു വേയ് ബ്രിഡ്ജ് ഇവിടെ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് വാങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി എന്താണെന്നു നാം ആലോചിക്കണം. അങ്ങനെയൊന്നു വാങ്ങിയതു് ഇതുവരേയും ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. ഈ പരിതഃസ്ഥിതിയിലാണ് പിന്നെയും ഒരു വേയ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബ്രിഡ്ജ് വാങ്ങിക്കണമെന്ന പറയുന്നത്. ഇത്ര വാങ്ങേണ്ട ആവശ്യമുണ്ടോ എന്ന ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഏതായാലും ഈ മൂന്ന ഡിമാൻറുകളും ശുദ്ധമേ അനാവശ്യമാണെന്നും, അതുകൊണ്ട് അത് അനുവദിക്കുവാൻ പാടില്ലെന്നും അഭിപ്രായപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ഹസ്സൻ ഗനി: ഈ ഡിമാൻറിനെ ഞാൻ എതിർക്കുന്നു. ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളിൽ കൂടുതലായി ഒന്നും എനിക്ക പറയുവാനില്ല. ഈ അവസരത്തിൽ ഒരു ഹാസ്യ സിനിമയിലെ ഒരു പാട്ടാണ് എനിക്ക് ഓർമ്മ വരുന്നത്. 'സിന്താബാദ്, സിന്താബാദ്, സ്വന്തം കാര്യം സിന്താബാദ്—എന്തിനുമേതിനും ഈ ദുനിയാവിൽ സ്വന്തം കാര്യം സിന്താബാദ്'' ഇതാണ് ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിയെപ്പറ്റി പറയുമ്പോൾ എനിക്ക ഓർമ്മവരുന്നത്.

ശ്രീ. ഈ. പി. ഗോപാലൻ : അതൊന്ന് സംഗീത സംവിധാനത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ കൊള്ളാമായിരുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ഹസ്സൻ ഗനി : അതിനുള്ള സമയമില്ല. 47,200 രൂപയാണ് ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിക്കുവേണ്ടി ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. ബസ്സ് ഫെയറിന്റെ കാര്യത്തിൽ എന്തെല്ലാം പരിഷ്ക്കാരം വരുത്തണമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുന്ന അംഗങ്ങളും പല നിർദ്ദേശങ്ങളും നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആ നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ കൂടുതലായി ഒന്നും ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിയും ശുപാർശ ചെയ്യുവാൻ പോകുന്നില്ലെന്നാണ് എന്റെ ധാരണ. മിനിമംചാർജ് പത്തു നയാപൈസയായി കുറയ്ക്കുമെന്ന ഈ സഭയിൽ നൽകിയ ഉറപ്പിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ യാതൊന്നും പ്രവർത്തിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ളതു് ഗവണ്മെൻറിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നു കാണിച്ചിട്ടുള്ള കുറ്റകരമായ അനാസ്ഥയാണെന്ന സൂചിപ്പിക്കുവാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. കൂടുതൽ ഉദ്യോഗങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുക ഇന്നത്തെ ടാക്സിനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആവശ്യമായി വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കൂടുതൽ ചെലവിനങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഔത്സുക്യം പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നതു് ഈ അടിയന്തിരാവസ്ഥയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ശരിയാണോ എന്ന ചിന്തിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. ഇന്നത്തെ നിലയിൽ ഇങ്ങനെയുള്ള അനാവശ്യ ചെലവുകൾ വരുന്നതിന ഇടയാക്കുന്നതു ശരിയാണോ എന്ന ആലോചിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. വ്യയസംനീകരണത്തിന്റെ പേരിൽ ഒരുകോടി മുപ്പത്തിയഞ്ചുലക്ഷം രൂപ ചെലവു ചുരുക്കുവാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെയിരിക്കെ ആവശ്യമില്ലാത്ത കമ്മിറ്റികൾ രൂപീകരിച്ചു കമ്മിറ്റിയിലെ അംഗങ്ങൾക്കു മാസത്തിൽ 800 രൂപാവീതം അലവൻസു കൊടുത്തു് അവരെ നാടുനീളെ സഞ്ചരിക്കുവാൻ വിടുന്നതു് ന്യായീകരിക്കത്തക്കതാണോ എന്നു ഗവണ്മെൻറു തന്നെ ചിന്തിക്കേണ്ടതാണ്. അതിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ ഞാൻ ഈ ഡിമാൻറിനെ ശക്തിയായി എതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ഭാർഗ്ഗവൻ : സർ, ഞാൻ ഈ ഡിമാൻറിനെ ശക്തിയായി എതിർക്കുന്നു. ഇങ്ങനെ ഒരു ഡിമാൻറുമായി ഈ സഭയുടെ മുൻപിൽ വരുവാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് ധൈര്യമുണ്ടായല്ലോ എന്നു ഞാൻ വിചാരിക്കുകയാണ്. എന്റെ സ്നേഹിതൻ ശ്രീ. വിശ്വംഭരൻ പറഞ്ഞതുപോലെ സഭയ്ക്ക് എത്രയും അപമാനകരമായ ഈ ഡിമാൻറു് ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുവാൻ അദ്ദേഹത്തിനു എങ്ങനെ ധൈര്യം വന്നുവെന്നു എത്ര ആലോചിച്ചിട്ടും എനിക്കു മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ബസ്സ് ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിച്ചപ്പോൾ അതിനെതിരായി ശക്തിയായ അഭിപ്രായം ഇവിടെയുണ്ടായി. രാജ്യത്തെങ്ങും ശക്തിയായ പ്രക്ഷോഭണം അതിനെതിരായി ഉണ്ടായി. അതിന്റെ ഫലമായി ഫെയറിന്റെ കാര്യം ഗവണ്മെൻറു പരിശോധിക്കാമെന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഈ സഭയ്ക്കു ഉറപ്പുതന്നു. അതു് പത്തുനയാപൈസയായി കുറയ്ക്കാമെന്നും മന്ത്രി ഉറപ്പു തന്നു. ഇതു പറഞ്ഞിട്ടു് ഇപ്പോൾ ഒരു കൊല്ലം ആകുവാൻ പോകുന്നു. ഇതിനു മുമ്പത്തെ സമ്മേളനത്തിൽവച്ചു നോട്ടിഫിക്കേഷൻ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനുമേലുള്ള അബ്ജക്ഷൻസ് കേൾക്കുവാനുള്ളകാലതാമസമേയുള്ളു എന്നു മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. ഈ കാര്യത്തിൽ ഒരു തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനു ഒന്നോ, രണ്ടോ മാസമെ വേണ്ടിവരികയുള്ളുവെന്നും അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. അതു കഴി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[ശ്രീ. കെ. ഭാർഗ്ഗവൻ]

ഞ്ഞിട്ട പിന്നെയും മാസങ്ങൾ പലതു കഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോഴും യാതൊരു തീരുമാനവും അതുസംബന്ധിച്ചു ഗവണ്മെൻറു എടുത്തിട്ടില്ല. എന്താണു് ഇതിൻെറ പൊരുളെന്നു എനിക്കു് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഗവണ്മെൻറു അതിനു് തയ്യാറില്ലെങ്കിൽ അതു് തുറന്നു പറയണം. തയ്യാറാണെങ്കിൽ ഒരു സാമാന്യ കാലയളവിൽ അതു നടപ്പിൽ വരുത്തുവാനുള്ളശേഷി ഗവണ്മെൻറിനുണ്ടാകണം. ഇതു രണ്ടും ഇല്ലാത്തതാണോ ഒരു തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനു കാലവിളംബം വരുന്നതെന്നു ഞാൻ സംശയിക്കുന്നു. അതല്ലെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇതിനു് ആഗ്രഹിച്ചിട്ടു് അതു നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലേ? ട്രാൻസ്പോർട്ട ഫെയർ പത്തുനയാപൈസയായി കുറയ്ക്കുവാൻ ഒരു തീരുമാനം എടുക്കുന്നതിനു് എട്ടു പത്തു മാസം വേണ്ടിവരുന്ന മന്ത്രിയെപ്പറ്റി എന്താണു പറയുക. ആരാണു് ഇതിനെ എതിർക്കുന്നതു്. പ്രൈവറ്റു ബസ്സുടമകളെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണോ ഈ വിഷയത്തിൽ ഒരു തീരുമാനം എടുക്കുവാൻ താമസിക്കുന്നതു ?

ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ : നിയമവാഴ്ച ഈ രാജ്യത്തുള്ളതുകൊണ്ടാണു്.

ശ്രീ. കെ. ഭാർഗ്ഗവൻ: നോട്ടിഫിക്കേഷൻെറ ഒബ്ജക്ഷൻസ് കേട്ടു ഒരു തീരുമാനമെടുക്കുവാൻ എട്ടുപത്തു മാസം വേണോ, നിയമവാഴ്ചയുള്ളതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ?

ശ്രീ. പി. വിശ്വംഭരൻ : ഫാസ്റ്റുപാസഞ്ചറിൻെറ മിനിമം ഫെയർ കുറയ്ക്കുവാൻ എത്ര കാലതാമസമെടുത്തുവെന്നറിയാമോ ?

ശ്രീ. കെ. ഭാർഗ്ഗവൻ : ഈ വിഷയത്തിൽ പ്രൈവറ്റു മോട്ടാർ ഉടമകളുടെ സമ്മർദ്ദം ഉണ്ടാകുന്നതു എനിക്കു മനസ്സിലാക്കാം. മോട്ടാർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്റ്റിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രൈവറ്റു ബസ്സുടമകളിൽനിന്നു എത്ര ടാക്സ് പിരിയുവാനുണ്ടു്. അതിലെത്ര പിരിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ഇനി എത്രത്തോളം അതിൽ കുടിശ്ശിക പിരിയുവാനുണ്ടു്. എത്ര മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഉടമകൾക്കു് ഈ കാര്യത്തിൽ സ്റ്റേ കൊടുത്തിട്ടുണ്ടു്. എത്ര സംഖ്യ അവരിൽ നിന്നു ഈടാക്കിയിട്ടുണ്ടു്. ഇനി എത്രസംഖ്യ അവരിൽ നിന്നു ഈടാക്കുവാൻ ബാക്കിയുണ്ടു്. അവർക്കു് തീരെ വരുമാനം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണോ ഇങ്ങനെയുള്ള സഹായം ചെയ്യുന്നതു്. മിനിമം ചാർജ് ട്രാൻസ്പോർട്ട ബസ്സുകളിൽ പത്തുപൈസ ആക്കുന്നതു് പ്രൈവറ്റു ബസ്സുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ സൗകര്യക്കുറവാണു്. അപ്പോഴും അവരെ സഹായിക്കണമെങ്കിൽ ഇത്തരം നിലപാടല്ലാതെ ഒരിക്കലും എടുക്കുവാൻ പാടില്ല. ഇപ്പോഴും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കു് ഇതിലെന്തു ചെയ്യുവാൻ കഴിയുമെന്നു പറയുവാൻ സാധിക്കുമോ എന്നു ഞാൻ സംശയിക്കുന്നു. അദ്ദേഹം ചില നിയന്ത്രണത്തിനു വിധേയനാണെങ്കിൽ ഈ മിനിമംചാർജ് കുറയ്ക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഉടനെ ഒരു തീരുമാനം എടുക്കുവാൻ സാധിക്കുമോ എന്നു ഞാൻ സംശയിക്കുന്നു. അദ്ദേഹം ഈ പ്രശ്നം വളരെ ക്ലേശകരമായി ചിന്തിക്കുവാനുണ്ടെന്നു പറഞ്ഞാൽ അതിൽ വിശ്വസിക്കുവാനുള്ള ആളുകളും ഇവിടെയില്ല. എന്തിനാണു് ഈ ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിയെ വച്ചിട്ടുള്ളതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ വിളിച്ചു ചോദിച്ചാൽ അവർ പറയുമായിരുന്ന എല്ലാ രാജ്യങ്ങളിലെയും, ഫെയർ സ്റ്റേജിൻെറ കാര്യം. ഈ കമ്മിറ്റി ഇപ്പോൾ മദ്രാസിൽ പോകുന്നു, മൈസൂരിൽ പോകുന്നു എങ്ങനെയാണു് അവിടങ്ങളിലൊക്കെ ബസ്സോടിക്കുന്നതെന്നുനോക്കുവാൻ. ഫെയറിൻെറ കാര്യം അറിയുവാനാണു് അവർ പോകുന്നതെങ്കിൽ അതൊക്കെ നമ്മുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരോടു ചോദിച്ചാൽ അറിയാവുന്നതാണു്. നമ്മുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ഒരു കമ്മിറ്റി സംഘടിപ്പിച്ചു ഈ കാര്യത്തിനു് ഒരു റിപ്പോർട്ടു സമർപ്പിക്കണമെന്നുപറഞ്ഞാൽ ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ അവർ ഈ വക എല്ലാ വിവരങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചും റിപ്പോർട്ടു സമർപ്പിക്കും, ഗവണ്മെൻറിൻെറ ചാർച്ചക്കാരിൽപ്പെട്ട ചിലആളുകളെ വച്ചുകൊണ്ടു് ഇതെപ്പറ്റി പരിശോധിക്കുവാൻ ഒരു കമ്മിറ്റി വച്ചാൽ അവർക്കു് രാജ്യമൊക്കെ ചുറ്റിനടന്നു കാണാം. ടി. എ. യായിട്ടു് അവർക്കു് കുറച്ചു കാശ്രും കിട്ടും. ഇതിൽ കവിഞ്ഞു ഗവണ്മെൻറിൻെറ ഒരു ഉദ്ദേശവും ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിയുടെ നിയമനംമൂലം നടക്കുകയില്ലെന്നാണു എനിക്കു തോന്നുന്നതു്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പലപ്പോഴും അതിൽക്കവിഞ്ഞൊന്നും അവക്ക് ആലോചിക്കാനില്ല. ഇനി അവരുടെ കാലാവധിക്കുള്ളിൽ ഒരു റിപ്പോർട്ട് തരുമെന്നും എനിക്കു വിശ്വാസമില്ല. ഇനി അഥവാ തന്നെന്നുതന്നെ വിചാരിക്കുക. തന്നാൽതന്നെ ഏതു കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകളാണ് ഇതുവരെ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്? കമ്മിറ്റിയെ നിയമിക്കുകയും, അതിലേക്ക് പണം ചെലവാക്കുകയും മറ്റും ചെയ്യുന്നതു കണ്ടാൽ റിപ്പോർട്ട് വരുത്തി കാര്യമായി പഠിച്ച് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യുമെന്നു തോന്നും. പക്ഷേ ഇതുവരെയുള്ള അനുഭവത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ അങ്ങനെ വിചാരിക്കാൻ ന്യായമില്ല. ഇനി ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിച്ചതിനു് അഡീഷനൽ സ്റ്റാഫ് നിയമിച്ച വകയിൽ 12800 രൂപ ചെലവു വന്നിരിക്കുന്നു. ഇനി ഫെയർ വർദ്ധിപ്പിച്ചതിനെപ്പറ്റി അന്വേഷിക്കാൻ നിശ്ചയിച്ച കമ്മിറ്റിയുടെ സ്റ്റാഫിനു് പത്തിരുപതിനായിരം രൂപ അധികച്ചെലവു വരും. വരുമാനം വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്നറിഞ്ഞുകൂടാ. മിനിമം ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചതുകൊണ്ടു് വരുമാനം കുറയാനാണു് ഇടയുള്ളതു്. ഏതായാലും ലാഭമുണ്ടാകുകയില്ലെന്നും അതിനു് വർദ്ധിച്ച നികുതിയാണു കാരണമെന്നും, ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി ഒരു വിശദീകരണം നൽകിയിട്ടുണ്ടു്. നികുതി കൂട്ടുന്നതു് ധനകാര്യമന്ത്രിയാണു്. അങ്ങനെ ഒരു മന്ത്രി നികുതി കൂട്ടുന്നു, മറ്റൊരു മന്ത്രി അതുകൊണ്ടു് ലാഭമുണ്ടാവുകയില്ലെന്നു പറയുന്നു. ഈ കാര്യത്തിൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ നിർദ്ദേശംപോലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിക്കാറില്ലെന്നാണു് ഞാൻ കേട്ടിട്ടുള്ളതു്. എന്റെ സ്നേഹിതൻ വിശ്വംഭരൻ പറഞ്ഞതുപോലെ, നിയമവാഴ്ച വേണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടോ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള കാലതാമസം കൊണ്ടോ അല്ല, മിനിമംചാർജ് 10 പൈസ ആക്കാത്തതു്. ഒന്നുകിൽ മന്ത്രി വിചാരിച്ചിട്ടു് കഴിയുന്നില്ല, അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ രാജിക്കു് അദ്ദേഹത്തോടു സഹതാപമേയുള്ളൂ. അല്ലെങ്കിൽ ജനങ്ങളെ വ്യാമോഹിപ്പിച്ചു് സമയം നീട്ടിക്കൊണ്ടു പോകുന്ന ഒരു കൗശലമാണു് അദ്ദേഹം പ്രയോഗിക്കുന്നതു്. ഇതു രണ്ടായാലും കഠിനമായി സഭ എതിർക്കേണ്ടതാണു്, സഭയ്ക്കു തന്ന വാഗ്ദാനം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ലംഘിച്ചിരിക്കുകയാണു്. അതിനുശേഷം കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്ന ഈ ഡിമാൻഡിനെ ഞാൻ ശക്തിയായി എതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : ഞാൻ ഈ ഡിമാൻഡിനെ അനുകൂലിക്കുന്നു, കഴിഞ്ഞ പല കാര്യങ്ങളും ഓർത്തുകൊണ്ടല്ല പ്രതിപക്ഷത്തു നിന്നും ഈ ഡിമാൻഡിനെ എതിർക്കുന്നതെന്നു പറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. Weigh ബ്രിഡ്ജസ് സ്ഥാപിക്കണമെന്നുള്ള മുറവിളി പലപ്പോഴും കേട്ടിട്ടുള്ളതു് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമാണു്. ഈ രാജ്യത്തെ വാഹനങ്ങളും കയറ്റുന്ന ഭാരം എത്രയാണെന്നു കൃത്യമായി അറിയാനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങളും ഈ രാജ്യത്തു് ഇല്ലാത്തതാണു ഇവിടെ ഉണ്ടാകുന്ന ഓവർലോഡ് സംബന്ധിച്ച കേസുകളും വിട്ടുപോകാനുള്ള കാരണം. സാധാരണ ഗതിയിൽ മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിലെല്ലാം തന്നെ പ്രധാനപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ Weigh ബ്രിഡ്ജസ് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളതു കൊണ്ടു് കൂടുതൽ ഭാരം കയറ്റുന്നുണ്ടോ എന്നു പരിശോധിച്ചു് കൂടുതൽ ഭാരം കയറ്റുന്ന ആളുകളെ ശിക്ഷിക്കുന്നതിനു് സാധിക്കുന്നുണ്ടു്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തു് ലോറികളും വളരെ കൂടുതൽ ഭാരംകേറ്റുന്നുണ്ടെന്നാണു് ശ്രീ. അനിരുദ്ധൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞതു്. അതു് കൃത്യമായി കണ്ടുപിടിക്കാൻ നമുക്കു മാർഗ്ഗങ്ങളില്ല. ഈ അടുത്ത കാലത്തു് തിരുവല്ലാ—കോഴഞ്ചേരി റോഡിൽ ഒരു പാലവും ലോറിയുംകൂടി ആറ്റിൽ പോയ സംഭവം ഉണ്ടായി. ഇത്രയും വലിയ സംഭവം അടുത്തകാലത്തുണ്ടായിട്ടില്ലെങ്കിലും പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. വക പാലങ്ങളിൽ വമ്പിച്ച ഭാരം കയറ്റിയ ലോറികളും ഓടിക്കുന്നതു മൂലം പല കുഴപ്പങ്ങളും സംഭവിക്കുന്നുണ്ടെന്നു പല പത്രവാർത്തകളും നമുക്കു കാണാൻ കഴിയുന്നുണ്ടു്. ഈ അടുത്ത കാലത്തു് പുനലൂരിലുള്ള ഒരു പാലം ലോറി കയറ്റിയതുമൂലം ഗതാഗതത്തിനു നിവൃത്തിയില്ലാത്ത പരിതസ്ഥിതിയിൽ എത്തിയെന്നു ഇവിടെതന്നെ പറഞ്ഞു കേട്ടതാണു്. ഈ ലോറികളിൽ എത്ര ഭാരം കയറ്റുന്നുണ്ടെന്നു് അറിയാൻ Weigh ബ്രിഡ്ജ് സ്ഥാപിക്കേണ്ടതു് വളരെ അത്യാവശ്യമാണു്. അതിനുവേണ്ടി അനുവദിക്കുന്ന പണം നമ്മുടെ കർത്തവ്യം നിർവഹിക്കുന്നതിനു് ഉപകരിക്കുമെന്നല്ലാതെ ഒരു ഒഴിവാക്കാവുന്ന വ്യയമാണെന്നു് എനിക്കഭിപ്രായമില്ല. ഇവിടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു് മുമ്പൊരു വേയ് ബ്രിഡ്ജ് വാങ്ങിയിട്ടുണ്ടെന്നു്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള]

ശ്രീ. വിശ്വംഭരൻ പറയുകയുണ്ടായി. എനിക്ക് അതിനെപ്പറ്റി അറിഞ്ഞുകൂടാ. എന്തുകൊണ്ട് അതു സ്ഥാപിച്ചില്ലെന്നുള്ള വിവരം ലഭിക്കാതെ അതിനെപ്പറ്റി ഒന്നും പറയാൻ ഒക്കുകയില്ല. അങ്ങനെ അന്ന് സ്ഥാപിക്കപ്പെടാത്തതുകൊണ്ട് വേറെ വെയ് ബ്രിഡ്ജസ് ഈ രാജ്യത്തു സ്ഥാപിക്കരുതെന്നുള്ള വാദവുമായിവരുന്നതു് അത്ര നല്ല കാര്യമാണെന്നു് എനിക്കഭിപ്രായമില്ല. പ്രൈവറ്റ് സെക്റ്ററിൽ ഫെയർ സ്റ്റേജസ് നിശ്ചയിക്കുന്നതിനു് 6 ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഇൻസ്പെക്ടറന്മാരേയും 3 അസിസ്റ്റന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഇൻസ്പെക്റ്റർന്മാരേയും 18 ലോവർ ഡിവിഷൻ ക്ലാർക്കന്മാരേയും ടെംപററിയായി മോട്ടാർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടമെന്റിൽ നിയമിച്ച വകയിൽ വന്നിട്ടുള്ള ചെലവിനാണു 12,800 രൂപ ഇവിടെ രണ്ടാമത്തെ ഐറ്റമായി ചേർത്തിട്ടുള്ളതു്. ഇതു് മിക്കവാറും ചെലവു ചെയ്തതാണു്. പുതിയ ഫെയർ സ്റ്റേജു് വന്നതോടുകൂടി വളരെ അധികം വർദ്ധിച്ചചാർജ്ജു് പ്രൈവറ്റ് ബസ്സു് ഓണേഴ്സ് പിരിച്ച എന്നുള്ളതിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണു് ഇവരെ നിയമിക്കേണ്ടിവന്നതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ട ഡിപ്പാർട്ടമെൻറിലുള്ള ചിലരുടെ സേവനം മോട്ടാർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടമെൻറിനു വിട്ടുകൊടുക്കുകയാണു ചെയ്തിട്ടുള്ളതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ട ഡിപ്പാർട്ടമെൻറിലെ ഫെയർ സ്റ്റേജു് ഫിക്സ് ചെയ്തതുപോലെ പ്രൈവറ്റ് സർവ്വീസിലും ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ സഹായത്തോടുകൂടി ഫെയർ സ്റ്റേജു് ഫിക്സ് ചെയ്തതു ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരനുഗ്രഹമാണു്. പ്രൈവറ്റ് സർവ്വീസുകാർക്കു് നാട്ടുകാരിൽ നിന്നും കൂടുതൽ കാശു വാങ്ങാൻ സാധിക്കാത്ത നിലയിൽ ഇതു ഉപകരിച്ചു. എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ തുക പാസ്സാക്കിക്കൊടുക്കുന്നതിൽ യാതൊരു അസംതൃപ്തിയും ഉണ്ടാകേണ്ട കാര്യമില്ല. ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരിൽനിന്നും വർദ്ധിച്ച ചാർജ്ജു് വാങ്ങാതിരിക്കാൻ, ചാർജ്ജു് നിജപ്പെടുത്താനും, ഫെയർ സ്റ്റേജു് ഫിക്സ് ചെയ്യാനും വേണ്ട സേവനം നൽകിയതു് ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരായിരുന്നു.

അടുത്തതായി, ട്രാൻസ്പോർട്ട ഹൈലെവൽ കമ്മിറ്റിയെപ്പറ്റി പറയുമ്പോൾ, അതിന്റെ ടേംസ് ആഫ് റെഫറൻസ് എന്തൊക്കെയാണെന്നു എല്ലാവരും മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ എന്നു് എനിക്കു സംശയമുണ്ടു്. ചാർജ്ജു് കുറയ്ക്കുകമാത്രമല്ല അവക്കു കൊടുത്തിട്ടുള്ള ചുമതല. ഈ രാജ്യത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ട വ്യവസായത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ള പല കാര്യങ്ങളും ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കു സമർപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണു്. അവരുടെ റിപ്പോർട്ടു് പഠിച്ച ശേഷം ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടമെൻറിൽ എന്തൊക്കെ പരിഷ്കാരം വരുത്താൻ കഴിയുമെന്നു് അറിഞ്ഞശേഷമേ ആ കമ്മിറ്റിയെപ്പറ്റി നമുക്കു് എന്തെങ്കിലും വിമർശനം നടത്താൻ കഴിയൂ. ഞാൻ ഈ ഡിമാൻസിനെ പിൻതാങ്ങുകയാണു്.

ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ : ഈ സപ്ലിമെൻററി ഡിമാൻഡിനെ സംബന്ധിച്ചു് ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ ഏകദേശം അവരുടെ ധർമ്മം നിവ്വഹിച്ചു എന്നു ഞാൻ സമാധാനിക്കുന്നു. അല്ലാതെ ഗുണദോഷങ്ങൾ നോക്കി എന്തെങ്കിലും മറുപടി പറയാൻ വക ഉണ്ടെന്നു തോന്നുന്നില്ല. വളരെ ചെറിയ കാര്യങ്ങളാണു് ഞാൻ കൊണ്ടുവരുന്ന ഡിമാൻഡിലെ വിഷയങ്ങൾ. ഏതു രാജ്യത്തും ഉള്ളതുപോലെ ഗതാഗതവും വ്യവസായവും ഈ രാജ്യത്തും വർദ്ധിച്ചുവരികയാണു്. വെഹിക്കൾ ട്രാഫിക്കു് വർദ്ധിച്ചു വരുമ്പോൾ അതിൽ കയറാവുന്ന ഭാരമാണോ കയറ്റികൊണ്ടുപോകുന്നതു്, അതോ ശരിക്കുള്ള ടാക്സ് കൊടുക്കാതെ 2 ടൺ എന്നു പറയുന്നിടത്തു് നാലും അഞ്ചും ടൺ കയറ്റി സക്കാരിനെ വഞ്ചിക്കുകയാണോ എന്നറിഞ്ഞു് കുറ്റം ചെയ്യുന്നവരെ ശിക്ഷിക്കാൻ എന്തെല്ലാം നടപടികളാണു് സ്വീകരിക്കണമെന്നു് അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ രാജ്യത്തു് പല ട്രാഫിക്കു് പോയിൻറുകളിലും വെയ് ബ്രിഡ്ജുകൾ സ്ഥാപിക്കണമെന്നു മനസ്സിലാക്കുകയും അങ്ങനെ സ്ഥാപിക്കണമെന്നു തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു. അങ്ങനെയല്ലാതെ കുറെ കമ്പനിക്കാർക്കു പണം കൊടുക്കാനല്ല ഇതുകൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നതു്. ചില ബഹുമാനപ്പെട്ട മെംബറന്മാർ പറയുന്നതു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേട്ട, കണ്ടാൽ എത്ര ഭാരം കയറ്റിയിട്ടുണ്ടെന്നു് അറിയാമെന്നു്. പക്ഷെ എനിക്കു് അതു മനസ്സിലാകുന്നില്ല. സക്കാർ അനുവദിക്കപ്പെടാത്ത ഭാരം കയറ്റിയെന്നു് നിയമപ്രകാരം പറയണമെങ്കിൽ വെയ് ബ്രിഡ്ജിൽ തൂക്കി സർട്ടിഫൈ ചെയ്യേ ഒക്കുകയുള്ളു. 10 വെയ്ബ്രിഡ്ജാണു് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്. അതു് പല സ്ഥലത്തും സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുകയാണു്. ഇതു മൂലം വണ്ടി തടഞ്ഞു നിറുത്തി ഭാരം തൂക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടു് കളവു ചെയ്യുന്ന വാസന കുറയും. പിന്നെ നാട്ടുപ്രമാണികരം ചെയ്യുന്നതുപോലെയുള്ള ഊഹം വച്ചുള്ള ഏർപ്പാടു പണ്ടു് ഉണ്ടായിരുന്ന അതു് ഇനി വിലപ്പോകുകയില്ല. ന്യായമായ നിലയിലായാലേ ജനങ്ങളും കോടതിയും സ്വീകരിക്കുകയുള്ളു. അതുകൊണ്ടാണു് ഒന്നാമത്തെ ഡിമാൻറു കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളതു്.

കഴിഞ്ഞകൊല്ലം ഫെയർകൂട്ടിയപ്പോരം അതിൻെറ സ്ലേജസ് ഫിക്സ് ചെയ്യുന്നതിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഈ രാജ്യത്തു് പല അഭിപ്രായവ്യത്യാസങ്ങളുണ്ടായി. പല നിവേദനങ്ങളും കിട്ടി. ട്രാൻസ്പോർട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലുള്ളവർ വളരെ കൊല്ലങ്ങളായി ഫെയർ സ്ലേജു നിശ്ചയിച്ചു് പരിചയമുള്ളവരായതുകൊണ്ടു് 9 ഡിസ്ട്രിക്റുകളിലും അവരിൽ കുറെപ്പേരെ നിയോഗിച്ചു. പരിചയസമ്പന്നന്മാരായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ അയച്ചു് എല്ലാ റൂട്ടുകളും പരിശോധിച്ചു് അൽപ്പസ്വൽപ്പം മാറ്റങ്ങരം ചെയ്യേണ്ടതു ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. ഒരു ഒന്നര മാസത്തെ ജോലിയേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ള. അതുകഴിഞ്ഞു അവർ അവരവരുടെ വകുപ്പുകളിലേക്കു് പോകുകയും ചെയ്തു.

ശ്രീ. എം. സി. ഏബ്രഹാം : ഫെയർ സ്ലേജു് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതു് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനു് പ്രൈവറ്റു ബസ്സുടമകളൊ, ആർ. ടി. ഓ. യൊ തയാറാകുന്നില്ലെന്നു അറിയാമോ?

ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ : അറിഞ്ഞുകൂടാ. ഇല്ലെങ്കിൽ അതു് എൻഫോഴ്സു ചെയ്യാം. അതിനു വ്യക്തമായ ചില മാനദണ്ഡങ്ങരം വേണം. അതുകൊണ്ടാണു് പരിചയസമ്പന്നന്മാരായ സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ വിട്ടുകൊടുത്തതു്. അതാണു് രണ്ടാമത്തെ ഡിമാൻഡു്.

പ്രധാനമായി ഇവിടെ പറഞ്ഞതു് മിനിമം ചാർജ്ജു് കുറയ്ക്കാത്ത കാര്യമാണു്. ഹൈലെവൽ കമ്മിറ്റിയെപ്പറ്റി ശ്രീ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള ഇവിടെ വിശദമായി പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ കൊല്ലം ഈ ഗവണ്മെൻറു് ഫെയർ റിവൈസു് ചെയ്തപ്പോരം കാര്യക്ഷമമായ നിലയിൽ വസ്തുനിഷ്ഠമായി എല്ലാ കാര്യങ്ങളും നോക്കാൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടാണു് ആക്ഷേപങ്ങരം വന്നപ്പോരം ഇങ്ങനെയൊരു കമ്മിറ്റിയെ നിശ്ചയിച്ചതു്.

ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞു് . മി. കെ. പി. വേലുപിള്ള 1955-ൽ ഒരു റിപ്പോർട്ടു സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടു്. അതിൽ ഇതെല്ലാം വിശദീകരിച്ചിട്ടില്ലേ ?

ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ: ട്രാൻസ്പോർട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ പറ്റിയല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ട വ്യവസായത്തെ പറ്റിയാണു്. ഈ രാജ്യത്തു് ചെറിയ നിലയിലും വലിയ നിലയിലും നടക്കുന്ന ട്രാൻസ്പോർട്ട വ്യവസായം എങ്ങിനെ കാര്യക്ഷമമായി നടത്തിക്കൊണ്ടു പോകാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളാണു് വേണ്ടതു്. ആ വിവരങ്ങളടങ്ങുന്ന റിപ്പോർട്ട വേണമെന്നുവച്ചാണു് കമ്മിറ്റിയെനിശ്ചയിച്ചതു്. കാലതാമസം വരാതെ റിപ്പോർട്ടു തരണമെന്നു് അവരോടു് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതനുസരിച്ചു 29-ാം തീയതിക്കു മുമ്പു റിപ്പോർട്ടു തരുമെന്നാണു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതു്. അപ്പോരം കമ്മിറ്റിയുടെ കാലാവധി തീരും. ഈ കമ്മിറ്റിക്കു് കുറെ സ്റ്റാഫു് വേണ്ടിവരുന്നു. അതുപോലെതന്നെ എല്ലാ ഡിസ്ട്രിക്റുകളിലും പോയി ക്യാമ്പു ചെയ്തു ഈ വക കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി അഭിപ്രായം നൽകണമെന്നു് ആഗ്രഹിച്ചവർക്കു അതിനുള്ള അവസരം കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ കമ്മിറ്റിയിൽ ഈ വക കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി അറിവുള്ള ആളുകരം ഇല്ലെന്നു പറയുകയുണ്ടായി. എംപ്ലോയർ എന്ന നിലയിലുള്ള ആളുകളൊ, തൊഴിലാളികളുടെ പ്രതിനിധികളൊ ഉണ്ടാകാൻപാടില്ലെന്നു കരുതിയാണു് കാര്യങ്ങരം മനസ്സിലാക്കി തീരുമാനംചെയ്യാൻ പരിചയസമ്പന്ന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ]

ന്മാരായ ആളുകളെ ഈ കമ്മിറ്റിയിൽ വച്ചതു്. ഇങ്ങനെയല്ലായിരുന്നെങ്കിൽ നേരെമറിച്ചുള്ള പരാതികളും വരുമായിരുന്നു. ഫ്ളീറ്റു് ഓണേഴ്സിനെ കമ്മിറ്റിയിൽ വച്ചിരുന്നെങ്കിൽ അവർക്കു് അനുകൂലമായ തരത്തിൽ ചെയ്യുവെന്നു് പരാതിവരും.

അതിനുവേണ്ടി പരിചയസമ്പന്നരായ ജൂഡിഷ്യൽ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെയും മറ്റും ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു കമ്മിറ്റിയിലും അതിൽ ജോലി നിർവ്വഹണത്തിനായി കാസ്റ്റു അക്കൗണ്ടന്റിനേയും സ്റ്റാറ്റിസ്റ്റിക്സ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരേയും വിട്ടുകൊടുത്തുകൊണ്ടു് അവർ ഈ സ്റ്റോറിനു പുറത്തുപോയി അവിടങ്ങളിൽ ഇതുസംബന്ധമായിട്ടുള്ള കണക്കുകളും മറ്റു കാര്യങ്ങളുമെല്ലാം കണ്ടുകൊണ്ടു വസ്തുനിഷ്ഠമായുള്ള ഒരു നിലയിൽ ഗവണ്മെന്റിനു ഈ വിവരങ്ങൾ കിട്ടാൻവേണ്ടിയാണു് ഈ കമ്മിറ്റിയേയും അതിനാവശ്യമുള്ള സ്റ്റാഫിനേയും നിയമിച്ചതു്. അവരുടെ റിപ്പോർട്ടു് ഗവണ്മെന്റിനു കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞതിനു ശേഷം ഗവണ്മെന്റു് അതു പഠിച്ചു ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ടു വ്യവസായത്തിൽ ആവശ്യമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുന്നതിനു വല്ല നിയമനിർമ്മാണവും വേണമെന്നു വരികിൽ അതു ചെയ്യാം.

മിനിമം ചാർജിനെപ്പറ്റി ഇവിടെ പറഞ്ഞതു് വളരെ രസകരമായിരുന്നു. സക്കാർ ഇവിടെ മിനിമം ചാർജ് 20 n.p. ആയി നിറുത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നതിനെപ്പറ്റി വളരെ അധികം ആക്ഷേപങ്ങളുണ്ടായി. അതിന്റെ ഫലമായി അതു പത്തു നയാപൈസ ആയി കുറയ്ക്കാൻ ആലോചിച്ച അവസരത്തിൽ അതേപ്പറ്റിയും വളരെ അധികം ആക്ഷേപങ്ങളും കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടു്. ഇതിന്റെ എല്ലാം ഫലമായി അതേസംബന്ധിച്ചുള്ള അവസാന തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനുമുമ്പു അവരുടെ ആക്ഷേപങ്ങളെക്കുറിച്ചു കേൾക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒന്നരണ്ടുതവണ അതു നീട്ടേണ്ടതായി വന്നിട്ടുണ്ടു്. ഈ ആക്ഷേപം കൊടുത്തവർ തന്നെയാണു് പിന്നീടും അവക്കു സൗകര്യക്കുറവാണെന്നുപറഞ്ഞതു്. അതു മാത്രമല്ല, കേരളത്തിൽ എസ്. ടി. എ. എന്നൊരു ബാഡിയുണ്ടു് അവരുടെ അഭിപ്രായംകൂടി അറിഞ്ഞതിനുശേഷമേ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു തീരുമാനം എടുക്കാൻ സാദ്ധ്യമാകയുള്ളു. അവരോടു ഇക്കാര്യത്തെസംബന്ധിച്ചുള്ള അഭിപ്രായം ചോദിച്ചിരിക്കുകയാണു്. ഒട്ടും കാലതാമസംകൂടാതെ വിവരം തരണമെന്നും നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുകയാണു്. അതു കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞിട്ടേ അവസാന തീരുമാനം എടുക്കാൻ സാധിക്കയുള്ളു. ഇതല്ലാതെ ഒട്ടും അനാസ്ഥ ഇക്കാര്യത്തിലില്ല. ഇത്രയും കാലതാമസം ഉണ്ടാകാനുള്ള കാരണം ഇതു പ്രൈവറ്റുകാരെ താങ്ങാൻവേണ്ടി നടക്കുകയാണു് എന്നു പറയുന്നതു് തീരെ ശരിയല്ല. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇൻഡ്യയിലെ മറ്റു സ്റ്റേറ്റുകളെ അപേക്ഷിച്ചു എല്ലാതരത്തിലുള്ള ടാക്സും ഇവിടെ കുറവാണോ സർ. ഈ രാജ്യത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഗവണ്മെന്റിനു ഈ വ്യവസായം നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ടുപോകണമെന്നു ഉദ്ദേശമുണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു അതേപ്പറ്റി കാര്യങ്ങളും മനസ്സിലാക്കി പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു ഹൈലവൽ കമ്മിറ്റിയെ നിയമിച്ച അവർക്കു് ഇതുസംബന്ധിച്ചു് വ്യക്തമായ നിവേദനങ്ങളും കിട്ടിയിട്ടുണ്ടു്. അതേപ്പറ്റി വസ്തുനിഷ്ഠമായും കാര്യക്ഷമമായും അഭിപ്രായം പറയുകതന്നെവേണം. അവർ ഈ രാജ്യത്തിനു പുറമേയുള്ള കാര്യങ്ങളുംഗ്രഹിക്കുന്നതിനായി ഈ രാജ്യത്തിനു പുറമേ പോയിട്ടുണ്ടു്, ബോംബെ,മൈസൂർ മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽ അവർ പോയിട്ടുണ്ടു്. ഈ ഗവണ്മെന്റു നിയമിച്ചിട്ടുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ്സ കമ്മിറ്റിയും, പബ്ലിക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റിയുമൊക്കെ ഈ രാജ്യത്തിനു പുറത്തുപോയതുപോലെ ഇവരും രാജ്യത്തിനു പുറത്തുപോയിട്ടുള്ളതാണു്. അല്ലാതെ കിണറിലെ തവളപോലെമാത്രം കഴിഞ്ഞുകൂടിയാൽ പോരാ.

ശ്രീ. എൻ. ഗോപാലകുറുപ്പു് : ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി രണ്ടുതരത്തിൽ ഇവിടെ സംസാരിക്കുകയുണ്ടായി. ഇൻഡ്യയിൽ മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിലുള്ള ടാക്സിനേക്കാളും ഇവിടത്തെ ടാക്സു കുറവായതുകൊണ്ടാണു് ഇവിടെ ടാക്സു പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതെന്നു കഴിഞ്ഞ നിയമസഭാസമ്മേളനത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. ആ മന്ത്രിതന്നെ ഇപ്പോൾ പറയുന്നു, മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിലുള്ളതിനേക്കാൾ ടാക്സ് അധികമാണ് ഇവിടെ ചുമത്തിയിരിക്കുന്നതെന്നു്. ഇതെങ്ങനെ പൊരുത്തപ്പെടുമെന്നുള്ളതാണു് ഞാൻ സംശയിക്കുന്നതു്.

ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ : ഇപ്പോഴത്തെ റേറ്റ് അനുസരിച്ചു് മറ്റു സ്റ്റേറ്റുകളേക്കാൾ ഇവിടത്തെ ടാക്സ് കൂടുതലാണു്. എന്നിട്ടും പ്രൈവറ്റ് കാരനെ താങ്ങാൻവേണ്ടി നടക്കുകയാണെന്നാണു പറയുന്നതു്. ഇതു അല്പം കുറയ്ക്കുകയാണു വേണ്ടതു്. മറ്റു സ്റ്റേറ്റുകളെ അപേക്ഷിച്ചു ഇവിടെ ഫെയർ കുറവും, ടാക്സു കൂടുതലുമാണു്. ഇങ്ങനെ ഫെയർ കുറവും, ടാക്സു് കൂടുതലും ആയാൽ എന്താണു് സ്ഥിതി എന്നുള്ളതു മറ്റുള്ളവർക്കു അറിയാം. ഇവിടെ മുഖംനോക്കാതെ കാര്യങ്ങളും ശരിയായും കാര്യക്ഷമമായും നടത്തണമെന്നു് ഗവണ്മെൻറിനുദ്ദേശമുണ്ടു്. ന്യായമായ തരത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടു പോകണമെന്നും അതിനിടയിൽ മറ്റു കണ്ടോമണ്ടികൾ കാണിച്ചു ഈ വ്യവസായത്തെ നശിപ്പിക്കണമെന്നും ഗവണ്മെൻറിനു വിചാരമില്ല. അതുകൊണ്ടാണു് ഈ കമ്മിറ്റിയെ വച്ചിട്ടുള്ളതു്. അവരുടെ റിപ്പോർട്ടു കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞതിനു ശേഷം ഒട്ടും കാലതാമസം കൂടാതെ കാര്യങ്ങൾ നടത്തുന്നതായിരിക്കും. അതുകൊണ്ടു് സഭ ഈ തുക അനുവദിച്ചു തരണമെന്നു ഞാനഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. മാർഗ്ഗവൻ : അപ്പോൾ ഈ കഴിഞ്ഞ നാലുവർഷത്തെ ഭരണം കൊണ്ടു കണ്ടോമണ്ടിയിൽതന്നെ എത്തിയിരിക്കുന്നു എന്നു വിശ്വസിക്കുന്നതു ശരിയാണോ ?

ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ : ഇല്ല, ഇല്ല.

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി : ആ കമ്മിറ്റി യൂറോപ്പിൽകൂടി ഒരു പര്യടനം നടത്തിട്ടു റിപ്പോർട്ടു സമർപ്പിച്ചാൽമതി എന്നു പറയുമോ ?

ശ്രീ. കെ. ടി. അച്യുതൻ : കേന്ദ്രഗവണ്മെൻറാണെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങനെ വിടും.

The question that a supplementary sum not exceeding Rs. 1,43,000 be granted under Demand IV—Taxes on Vehicles was put and carried

Shri E. P. Gopalan: Sir, I demand a poll.

A poll was taken when the House divided as follows :—

Ayes—53

1	Shri P. K. Abdulkhader	15	Shri K. A. Damodara Menon
2	,, K. C. Abraham	16	,, T. A. Dharmaraja Iyer
3	,, M. C. Abraham	17	,, P. R. Francis
4	,, K. T. Achuthan	18	,, K. M. George
5	,, M. A. Antony	19	,, P. Gopalan
6	,, K. K. Balakrishnan	20	,, Malethu Gopinatha Pillai
7	,, P. C. Balakrishnan Nambiar	21	,, M. P. Govindan Nair
8	,, R. Balakrishna Pillai	22	,, Vayala Idiculla
9	,, T. O. Bava	23	,, George Joseph Podipara
10	,, N. Bhaskaran Nair	24	,, P. S. Karthikeyan
11	Dr. K. M. Chacko	25	,, T. Krishnan
12	Shri P. Chacko	26	,, P. R. Krishnan
13	,, G. Chandrasekhara Pillai		
14	,, P. C. Cherian		

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

27	Shri	N. S. Krishna Pillai	40	Shri	M. Narayana Kurup
28	,,	P. Kumaran	41	,,	E. P. Poulose
29	,,	K. Kunhambu	42	,,	A. A. Rahim
30	,,	M. Kunhikannan Nambiar	43	,,	R. Raghava Menon
31	,,	N. Kunjuraman	44	,,	M. Ravindranath
32	Smt.	Kusumam	45	,,	R Sankar
33	,,	Leela Damodara Menon	46	Smt.	O. T. Sarada Krishnan
34	Shri	P. Madhavan	47	,,	K. R. Saraswathi Amm
35	,,	V. Madura	48	Shri	K. T. Thomas
36	,,	M. M. Mathai	49	,,	T. A. Thomman
37	,,	C. A. Mathew	50	,,	P. P. Ummer Koya
38	,,	T. Murugesan	51	,,	K. R. Vijayan
39	Smt.	A. Nafeesath Beevi	52	,,	K. K. Viswanathan
			53	,,	C. F. Pereira

Noes—37

1	Shri	C. Achutha Menon	21	Shri	P. K. Kunju
2	,,	P. C. Adichan	22	,,	P. V. Kunhunni Nayar
3	,,	K. Anirudhan	23	,,	P. M. Kunhiraman Nambiar
4	,,	P. Balachandra Menon	24	,,	C. M. Kutty
5	,,	C. K. Balakrishnan	25	,,	P. K. Narayanan Nambiar
6	,,	K. Bhargavan	26	,,	T. C. Narayanan Nambiar
7	,,	E. P. Eapen	27	,,	K. V. Narayanan
8	,,	E. P. Gopalan	28	,,	P. C. Raghavan Nair
9	,,	N. Gopala Kurup	29	,,	A. K. Ramankutty
10	Smt.	K. R. Gouri	30	,,	P Ramunni Kurup
11	Shri	Hamid Ali Shemnad	31	,,	T. K. Ramakrishnan
12	,,	K. Hassan Gani	32	,,	P. Ravindran
13	,,	K. V. John	33	,,	Ponnara Sreedhar
14	,,	Joseph Chazhikattu	34	,,	P. S. Srinivasan
15	,,	O. Koran	35	,,	M. M. Sundaram
16	,,	K. Krishnan	36	,,	M. V. Vasu
17	,,	M. Krishnan	37	,,	P. Viswambharan
18	,,	R. Krishnan			
19	,,	S. Kumaran			
20	,,	P. K. Kunjachan			

Neutrals—Nil

Mr. Speaker: Those for—53
Those against— 37
Neutrals—Nil.

The motion is carried.

The grant was made.

Demand No IX-Heads of States Ministers and Headquarters staff

Chief Minister (**Shri R. Sankar**): Sir, I move that a supplemen ary sum not exceeding Rs. 6,20,900 be granted under Demand IX-Heads of States, Minis ers, and Headquarte.s staff.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly